Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 75

ДЕСЯТОЕ СЕМЕЙСТВО: ПРОМАХИ И УДАЧИ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

9 772618 724302 00075

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 75, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 14.11.2019.
Дата выхода в свет: 06.02.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © ТАСС; 7 (вверху) © Art Konovalov/Фотобанк Лори, (в середине, внизу) Николай Никитин/Фотохроника ТАСС; 8 © ТАСС; 9 (слева) © akg-images, (справа) © TuRbO_J/Wikimedia commons; 10 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © Riley/Wikimedia commons; 11 (вверху) © Graham Richardson/Wikimedia commons, (внизу слева) © Charles01/Wikimedia commons, (внизу справа) Marcel Antonisse/Wikimedia commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Сборка подушки заднего сиденья

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Десятое семейство: промахи и удачи

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Джорджетто Джуджаро – звезда автодизайна

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

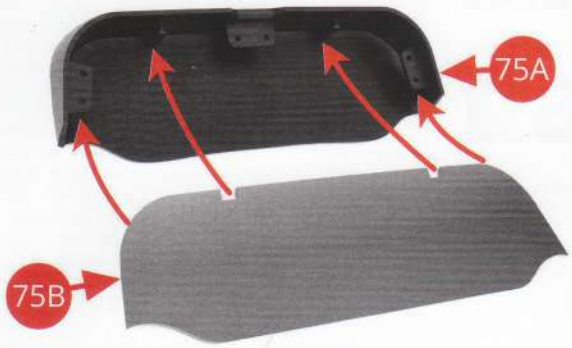
Сборка подушки заднего сиденья

Используя детали, полученные с этим номером, соберите подушку заднего сиденья для вашей модели ВАЗ-2101.

- 75A Обивка подушки заднего сиденья
- 75B Наполнитель подушки сиденья
- 75C Верхняя часть каркаса заднего сиденья
- RP Винт М2,3 × 5,0 × 5,0 мм (8 шт.)

Схема сборки

1

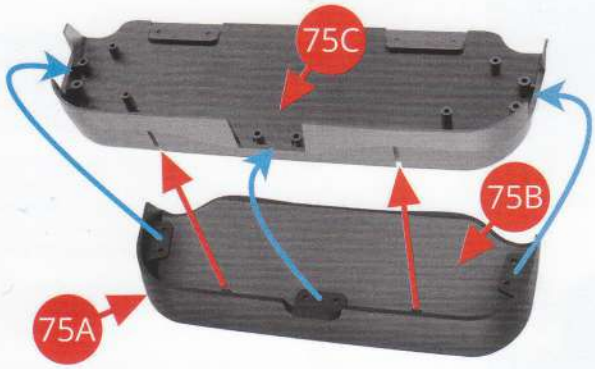


Вложите наполнитель подушки сиденья 75B в нижнюю полость обивки подушки заднего сиденья 75A.

2

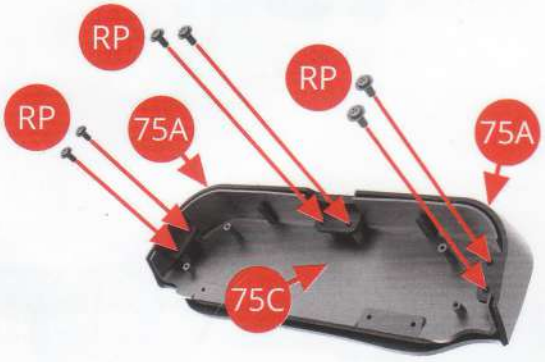
Так выглядит наполнитель 75B, вложенный в обивку подушки заднего сиденья 75A.

3



Вставьте два ребра на внутренней стороне обивки подушки заднего сиденья 75A в пазы на верхней части каркаса заднего сиденья 75C. Заведите три крепежных ушка обивки подушки заднего сиденья 75A к местам их крепления поверх края верхней части каркаса заднего сиденья 75C (синие стрелки).

4



Прикрепите три крепежных ушка обивки подушки заднего сиденья 75A к верхней части каркаса заднего сиденья 75C двумя винтами RP каждое.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Десятое семейство: промахи и удачи

Первой моделью в новом десятом семействе переднеприводных автомобилей Волжского автозавода должен был стать седан. Руководство завода и Минавтопрома сделали правильные выводы из ситуации с предыдущим семейством, когда базовой моделью стал трехдверный хэтчбек.

Проектировать «десятку» начали в 1985 году, а массовый выпуск начался в 1996-м, когда модель уже безнадежно устарела. Но это по мировым меркам, а в середине 1990-х основным рынком сбыта для АвтоВАЗа стал внутренний. Это и выручило.

В погоне за «Ауди»

Широко известно устоявшееся мнение, что все советские автомобили скопированы с зарубежных аналогов. Правда, при этом в качестве прототипов в редких случаях называется один-единственный иностранный автомобиль, а обычно – три, четыре или больше. Как можно скопировать сразу несколько марок – не совсем понятно. Совершенно очевидно, что имеет место заимствование дизайнерских идей, отдельных конструктивных решений, а не прямое копирование. Но этим занимаются все. Недаром все автопроизводители старательно скрывают от посторонних глаз прототипы своих новых моделей.

Новый автомобиль ВАЗ-2110. Тольятти. 1996 год.

Автомобиль «Ауди 80». Современная фотография.

Не избежал обвинений в плагиате и ВАЗ-2110. Одни считают, что он похож на «Фольксваген Пассат B3» (Volkswagen Passat B3), другие – на «Ауди 80» (Audi 80). Скорее всего, правы и те и другие, поскольку как раз во время работы над будущей «десяткой» тольяттинские дизайнеры имели возможность хорошо рассмотреть обеих «немок» на Дмитровском полигоне, где они в 1986 году проходили зимние испытания.

Скорее всего, «Ауди 80» больше вдохновила наших дизайнеров. Как и «восьмидесятка», ВАЗ-2110 получил бочкообразный кузов с мягкими линиями и плавными переходами от объема к объему. Общей гладкости формы способствовали и вклеенные стекла, которые впервые на отечественном серийном автомобиле появились именно на «десятке».

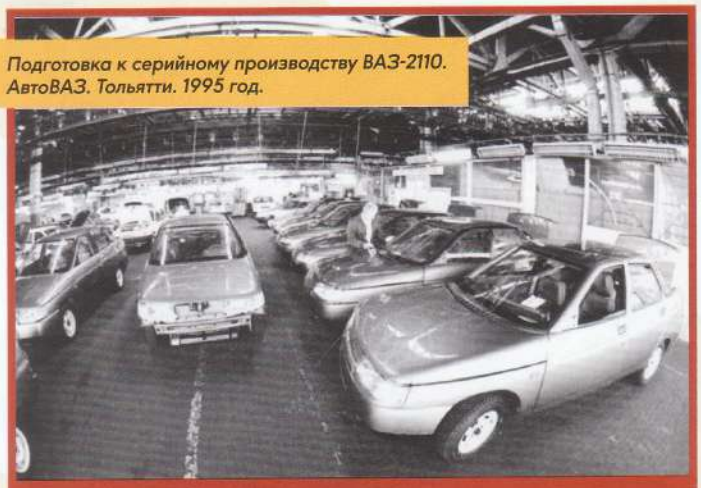
Кстати, если уж говорить о заимствовании дизайнерских решений, то стоит отметить, что на макете серии «100 а» в задней части появилось очень любопытное решение – задние фонари с выходом на багажник. Заметим, что это нашло воплощение и в «Мерседесе W202» (Mercedes W202), который пошел в серию почти десятилетие спустя. Но разве есть основания говорить, что «Мерседес» скопировали с «десятки»?

Недоработки дизайна

Дизайн «десятки» чаще ругают, чем хвалят. Если за образец при создании образа действительно взяли «Ауди 80», то надо признать, что его сильно испортили. «Ауди 80» – это сама элегантность, которой ВАЗ-2110 совсем не блещет. В погоне за хорошей аэродинамикой и напрямую связанной с ней экономичностью

Десятитысячный автомобиль ВАЗ-2110 сошел с главного конвейера Волжского автозавода. 1997 год.

Слесари-сборщики ВАЗ-2110 (слева направо): Ю. Новинский, бригадир С. Козырев, С. Шишкин, В. Цобкало. 1996 год.



Подготовка к серийному производству ВАЗ-2110. АвтоВАЗ. Тольятти. 1995 год.

Улучшение имиджа

Габариты машины стали больше, увеличилась и колея вместе с базой. Прибавление получилось и по массе, что позволило «десятке» смотреться более солидно. Все это подняло ее престиж еще на полступеньки.

дизайнеры явно переборщили. Особенно не удалась задняя часть – корма «десятки», если смотреть на нее в профиль, кажется чересчур тяжелой. Справедливости ради, правда, следует отметить, что она не является инородным элементом в облике автомобиля, как, например, корма ВАЗ-21099. Когда смотришь на «девяносто девятую», то возникает ощущение, что просто взяли ВАЗ-2109 и приделали к нему багажник! У «десятки», конечно, не так, но до гармоничного облика все равно далеко.

Усугубляет ситуацию и впечатление какой-то незавершенности в дизайне «десятки». Из-за нижней части дверей «десятка» производит впечатление чуть сырого, не доведенного до конца продукта. Да и задняя оптика смотрится странновато: создается впечатление, что ее половинки взяты от разных машин. Ситуацию усугубляют и маленькие тринадцатидюймовые колеса с дисками от «восьмерки», которые совершенно не подходят более крупной «десятке».

Экстерьер автомобиля

Несмотря на все огрехи дизайна, автомобиль ВАЗ-2110 выглядел, безусловно, современнее моделей «восьмого» семейства. Кроме того, в середине 1990-х годов, когда начались его продажи, иномарок в России было еще не очень много. И в основном это были подержанные машины, несколько устаревший дизайн которых был близок «десятке».

Экстерьер ВАЗ-2110 не был таким угловатым, как у автомобилей семейства «Самара» (которые неспроста прозвали «зубилом»): линии кузова были более плавными и современными. «Десятка» получила совершенно иную оптику, задние фонари, другую решетку радиатора, совершенно другие бамперы (как передний, так и задний). Бамперы стали окрашиваться в цвет кузова даже в самых дешевых модификациях. Эти черты выгодно выделяли «десятку», особенно в те времена, когда даже у иномарок не всегда можно было встретить подобное. А самая дорогая модификация люкс располагала фарами дополнительного света на переднем бампере и дополнительной фарой стоп-сигнала за задним стеклом. В общем, это был совершенно иной автомобиль, и сравнивать его с «девяносто девятой» нет смысла, хоть автомобили и разрабатывались параллельно.

Немало нового, никогда ранее не применявшегося на отечественных автомобилях, было заложено и в конструкцию «десятки». Так, детали, которые более всего подвергались коррозии, стали изготавливать из оцинкованного металла, а для удержания капота в открытом положении установили газовые упоры. Появились бортовая система контроля, иммобилайзер, система улавливания паров бензина, вентилируемые тормозные диски. Часть серийных автомобилей комплектовали кондиционером.

Генеральный директор компании «Ауди» Фердинанд Пих рядом с «Ауди 80». 1982 год.

Джорджетто Джуджаро – звезда автодизайна

Этого человека заслуженно называют великим. Его имя золотыми буквами вписано в историю мирового автомобилестроения.

Итальянский автомобильный дизайнер Джорджетто Джуджаро. 1980 год.

Секрет таланта Джуджаро объяснить невозможно, но у него поразительным образом всегда получались удивительно красивые автомобили, которые каким-то чудом спасали целые автомобильные компании.

Становление дизайнера

Джорджетто Джуджаро родился 7 августа 1938 года в простой итальянской семье. Умение рисовать и тонко чувствовать красивое передалось по наследству. Отец был декоратором и писал религиозные картины, дедушка расписывал фресками церкви. Но подростку, тяготевшему к творчеству Пикассо, реализовать себя на этом поприще было невозможно.

Четырнадцатилетний подросток уехал в Турин и поступил в школу дизайна художника Голио, известного прежде всего как карикатурист. Дипломные работы Джуджаро, посвященные автомобилю будущего, увидел племянник Голио - главный инженер концерна «ФИАТ» Данте Джакоза. Он пригласил 17-летнего юношу на

Автомобиль «Фольксваген Пассат LS». 1977 год.

работу в специальный Центр стиля компании, но на протяжении нескольких лет все проекты молодого дизайнера постоянно браковал. Причина заключалась в том, что Джакоза был не просто дизайнером, но еще и прекрасным инженером, а рисунки и задумки Джуджаро были слишком смелыми для 1950-х годов, и к тому же казалось невероятным, что их примет потенциальный потребитель.

В 1959 году на Туринском автосалоне несколько эскизов Джуджаро увидел Нуччо Бертоне – основатель и владелец кузовной фирмы «Кроцерия Бертоне» (Carozzeria Bertone), – который предложил 21-летнему молодому человеку работать в своем ателье.

Автомобиль «Лянча Тема 8.32». Современная фотография.

У Бертоне первой задачей Джуджаро, сменившего главного дизайнера Франко Скальоне, стало исправление линии крыши экзотического купе «Гордон GT» (Gordon GT). В этот период он в основном занимался спорткарами вроде «Феррари 250 GT Бертоне купе» (Ferrari 250 GT Bertone Coupe) с «акульим носом» (этот автомобиль был изготовлен для Нуччо Бертоне в единственном экземпляре) или экзотическим «Исо Риволта» (Iso Rivolta).

Затем Джуджаро призвали в армию, но он продолжает активно работать над новым массовым купе «Джулиа Спринт GT» (Giulia Sprint GT). Позднее он вспоминал, как вез макет автомобиля к Нуччо Бертоне, находясь в увольнительной. В итоге это купе станет одним из самых удачных проектов Джуджаро: за 14 лет автомобиль разошелся тиражом в 120 тыс. экземпляров.

В 1966 году Джуджаро перешел от Бертоне в другое туринское ателье – «Гиа» (Ghia), – но продолжил работу с теми же клиентами: для «Мазерати» (Maserati) он создал дизайн фастбека «Гибли» (Ghibli), для «Исо» разработал седан «Фидиа» (Fidia) с изящным изгибом подоконной линии. Появились и новые заказчики, например японская фирма «Исузу» (Isuzu).

Расцвет таланта

Свое собственное кузовное ателье «Итал Дизайн» (ItalDesign) Джорджетто Джуджаро совместно с инженером Альдо Мантовани основал 13 февраля 1968 года. В компании было четкое разделение труда: Джуджаро отвечал за творчество и идеи, а Мантовани – за инженерную составляющую проектов. После многих лет плодотворной работы в ателье «Бертоне», «ФИАТ» и «Гиа» дизайнер наконец смог познать истинную свободу творчества. После открытия собственного ателье его возможности самовыражения были ограничены лишь временными рамками. Да и то, как показывает пример «Биццаррини Манта» (Bizzarrini Manta), не всегда. Дело в том, что с момента регистрации компании до открытия Туринского автосалона оставалось меньше полутора месяцев. Пропускать знаковую для ведущих автостилистов выставку было нельзя. За 37 дней Джуджаро создал «Биццаррини Манта». Машина произвела фурор и сразу сделала новое ателье знаменитым. Но следующий концепт

Автомобиль «Хендай Пони GLS». 1982 год.

превзошел «Манту». Очередным шедевром стал спорткар «Мазерати Бора» (Maserati Bora). Свое имя, позаимствованное у сильного и порой разрушительного северного ветра, «Бора» оправдывала поистине бешеной динамикой. Но Джуджаро не останавливается и в начале 1970-х выдает очередной шедевр – «Мазерати Бумеранг» (Maserati Boomerang)! В то время это был просто фантастический автомобиль со стильным минималистическим интерьером и клиновидным силуэтом.

Концепты концептами, но имя дизайнеру делают серийные автомобили. Так произошло и с Джуджаро. На очередном автосалоне в Турине делегация фирмы «Фольксваген» выбрала шесть самых интересных новинок. Автором четырех из шести был Джуджаро. В результате «Фольксваген», остро нуждавшийся в замене «жука», заключил контракт с Джуджаро. Первым автомобилем мастера, созданным для немецкого концерна, стал хэтчбек «Пассат» (Passat) на агрегатах «Ауди 80» (Audi 80), а еще через несколько месяцев – более компактный «Гольф» (Golf). Если у первой машины были мягкие итальянские черты, то вторая разительно отличалась клиновидным силуэтом и острыми углами. В 1970–1980-е годы Джуджаро плодотворно сотрудничает с японскими и южнокорейскими автопроизводителями.

«Итал Дизайн» меньше чем за 30 лет создала более 70 серийных машин и 80 с лишним концептов. Среди них «Скания Т» (Scania T) и «Стримлайн» (Streamline), все грузовые «Ивеко» (IVECO), «Лянча Дельта» (Lancia Delta), «Призма» (Prisma), «Лянча Тема» (Thema), «Фиат Панда» (Fiat Panda), «Уно» (Uno), «Крома» (Croma), «Пунто» (Punto), «Сааб 9000» (Saab 9000), «Рено 19» и «Рено 20» (Renault 19 и 20), «Крайслер Игл Премьер» (Chrysler Eagle Premier), все модели CEAT (SEAT). Сложно вспомнить автомобильный бренд, для которого компания ничего не делала.

В 2015 году Джуджаро ушел из компании, которую создал. По официальным данным – для того, чтобы посвятить больше времени личным интересам. Но позднее стало известно, что он открыл новое ателье GFG Progetti, которое, скорее всего, будет работать для корейских и китайских производителей.

Пятидверный автомобиль «Фольксваген Пассат B1». 1978 год.

Грузовик «Ивеко Карго» компании «Кент Свиперс». 2008 год.

Путевка в жизнь

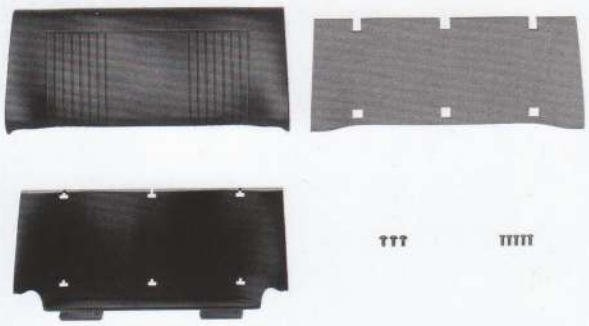
Джуджаро нарисовал малолитражку «Пони» (Pony) для никому не известной фирмы «Хендай» (Hyundai). С его легкой руки «Хендай» становится компанией мирового уровня, а «Пони» – первым ее автомобилем, вышедшим на мировой рынок.

Полицейская машина «Фольксваген Гольф I» перед банком Славенсбург в Амстердаме. 1982 год.

В НОМЕРЕ 76

- СБОРКА СПИНКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫЙ «ПАККАРД ТВЕЛВ КЛАБ СЕДАН»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ОБИВКА СПИНКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ СПИНКИ СИДЕНЬЯ
- КАРКАС СПИНКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!